Niederdeutsches Heimatblatt

Nr. 175 — Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern — Juli 1964

Heimatbund an Elb- und Weservmündung e. V.

Dr. Richard Graewe

Das erste hannoversche Walfangschiff

In der Reihe der europäischen Staaten des 18. Jahrhunderts traten die „Braunschweigisch-Lüneburgischen Kurlande" — so die damals übliche Bezeichnung für das „Kurfürstentum Hannover" — als einer der letzten mit einem Walfangschiff in Erscheinung. Daß es, um den hannoverschen Landen eine neue Erwerbsquelle zu erschließen, überhaupt dazu kam, war einem kleinen Kreis wagemutiger, unternehmender und weitblickender Männer zu verdanken, die im Herbst 1786 sich als „Kgl. Commerz-Collegium" zusammentaten. Sie gründeten im nächsten Jahr eine „Hannoversche Walfang AG" und heuerten die erste, nur aus einheimischen Seeleuten bestehende Besatzung für ein Walfangschiff an.

Die Geldgeber

Es würde zu weit führen, alle Mitglieder des sehr rührigen, Aktienkapital spendenden Commerz-Collegiums namentlich anzuführen. Doch seien einige aus den damaligen Herzogtümern Bremen und Verden genannt, um zu zeigen, daß die Förderer dieses ganz neuen Unternehmens aus allen Schichten der Kurlande kamen. Als Vertreter der Ritterschaft zeichneten z. B. Major Alexander Schulte zu Burg Sittensen und sein Bruder Caspar Ludwig zu Kuhmühlen, Burgmann zu Horneburg und Klosterdirektor zu Neuenwalde. Aus der Fülle der Aktionäre sei vor allem genannt der Amtsschreiber zu Osterholz, Johann Anton Fischer, nebst dem Amtsschreiber von Bremervörde, Johann Friedrich Nanne, jeder sich mit 125 Reichstalern beteiligend. Fischer, ein eifriger Berichterstatter für die vielgelesenen „Annalen der Braunschweigisch-Lüneburgischen Kurlande", verdanken wir auch das Wissenswerteste über das Unternehmen, sowie die Namensliste aller Aktionäre mit Angabe der gezeichneten Beträge. In ihr steht an erster Stelle der Schiffer J. F. Brüggemann aus Heisen an der Weser (Amt Polle) mit 100 Reichstalern, der Werftbesitzer Henrich Rasche zu St. Magnus bei Bremen mit 600, sein Bruder Johann Dierck mit 200, ein Wachtmeister Sander aus Lesum mit 200, eine unternehmungslustige Witwe, Frau von Sandbeck zu Sandbeck, mit 100, die Brüder Martin und Hinrich Wellbrock zu Teufelsmoor mit je 100 Reichstalern.

Den höchsten Beitrag leistete der angesehene Müller Tyarck Brinckama zu Vegesack mit 800 Rthl. Er wurde auch einstimmig zum Rechnungsführer ernannt, und ihm die Anschaffung der Segel, Taue, Anker usw., die Besorgung des gesamten Proviants und die Anheuerung der Mannschaft übertragen.

Amtsschreiber Fischer hatte die sehr interessante Proviantliste eingesehen und sich für seine „Annalen" die einzelnen Posten genau notiert. Sie soll hier folgen, um zu zeigen, was alles vor 170 Jahren so ein Walfangschiff benötigte, wobei von vitaminreicher Kost, wie sie heutzutage auf Walfangschiffen selbstverständlich ist, nicht die Rede sein konnte. Es werden angeführt: 1479 Pfund gesalzenes Schweinefleisch, 48 Pfund geräucherter Schinken, 2993 Pfund eingesalzenes Rindfleisch, 2450 Pfund grobe Gerstengraupen, 48 Himten (altes hannoversches Maß für trockene Sachen, vier Himten = ein Scheffel) gelbe Erbsen, 100 Himten kleine Feldbohnen, 100 Pfund Hafergrütze, 3039 Pfund hartgebackenes und 2139 Pfund weiches Brot. 1668 Pfund Butter, 678 Pfund Edamer Käse, 29 Oxhaff (Oxhaff, eigentlich niederdeutsch „Schweinehaupt", dann Maß für Bier; eine Oxhaff = 217 bis 220 Liter) Bier. 4½ Anker Branntwein (ein Anker = 35 bis 37 Liter), ein Anker Weinessig, 94 Pfund Sirup, 45 Faden (Klafter) Brennholz. Und das für 35 Mann!

Die Mannschaften

Die angeheuerte Mannschaft, auch Equipage genannt, bestand aus sorgfältig ausgesuchten, schon auf Grönlandfahrten und holländischen Schiffen erprobten, nur „landeingesessenen" Leuten. Und zwar aus neun Offizieren: ein Steuermann, zwei Speckschneider zum Zerlegen des Wals, zwei Harpuniere, ein Oberzimmermann, ein Bootsmann, ein Schinmann, der für die Fässer und Fastagen (Barrels) zu sorgen hatte, und ein Koch. Die Zahl der Matrosen betrug 26. Der Kapitän, der auf Walfangschiffen „Commandeur" genannt wurde, hieß Franz Fannekohl und hatte sich mit 160 Reichstalern an dem Unternehmen beteiligt.

Das Schiff

Es war mehr als ein glücklicher Zufall, daß der schon erwähnte Werftbesitzer und Schiffszimmermeister Henrich Raschen zu St. Magnus ein Kauffahrteischiff zu 120 Roggenlasten (eine Last = zwei Tonnen, also zu 240 Tonnen) auf eigene Rechnung erbaut hatte und es als Walfangschiff dem Commerz-Collegium anbieten konnte. Als Walfangschiffe kamen aber nur ganz stark gebaute Segler in Frage, und zwar zwei- oder dreimastige Rahschiffe. Zwar keine Schnellsegler, aber Schiffe, die sich mit dem gewölbten Bug und dem runden Heck in den nordischen Gewässern gut bewährten. Darum mußte das angebotene Schiff noch umgebaut werden. Es erhielt die nötige Bugverstärkung sowie den erforderlichen Plankenschutz für die Fahrt in das Nördliche Eismeer. Die Ausrüstung wurde ergänzt mit 30 Harpunen, 20 Wallanzen, 35 Robbenschlägern und 5 Robbenharpunen.

Seepaß, Flagge und Name

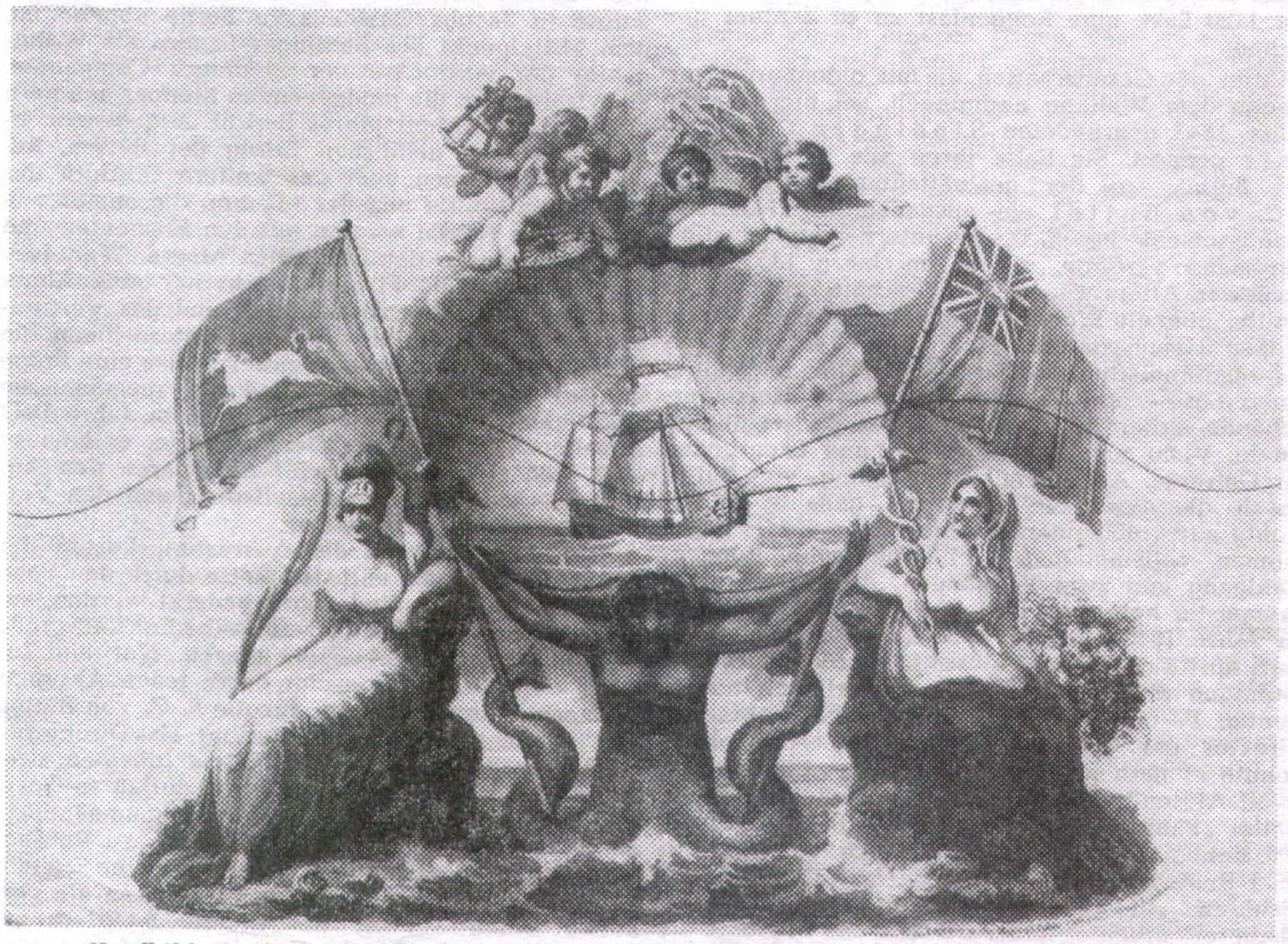
Sie fehlten noch und kamen, da das Kurfürstentum Hannover mit Großbritannien durch Personalunion verbunden war, aus London. Zunächst der Seepaß: Er wurde gestochen von dem „Engraver to His Majesty's Public Office, London" und ist nicht zu verwechseln mit dem ihm ähnlichen, aber erst 1816 gestochenen sogenannten „Türkenpaß" mit der Aufschrift in alttürkischen Buchstaben „Staatlicher Hannoverscher Seepaß".

Der Seepaß des Walfangschiffes zeigt (siehe Bild) links die Hannoversche Kriegsschiffsflagge mit dem weißen springenden Roß, wie sie die Stader Elbzollfregatte „Das weiße Roß" von 1733 bis 1758, oft als Kriegsschiff eingesetzt, auch führte. Rechts sieht man die Handelsschiffsflagge, wie sie das erste hannoversche Walfangschiff hissen durfte. Das rote Flaggentuch führte in dem linken Viertel oben das Zeichen der englischen Union (Union Jack), in der Mitte wiederum das weiße springende hannoversche Pferd. Wo die deutlich sichtbare Schlangenlinie verläuft, wurde die obere Hälfte abgeschnitten und verblieb in den Händen des Commerz-Collegiums, während die untere die Schiffsführung behielt. Das in einer Muschel abgebildete Schiff könnte, in der Vorstellung des Londoner Stechers, das erste hannoversche Walfangschiff darstellen.

Amtsschreiber Fischer berichtet jedoch ausdrücklich, daß das neue Schiff in das amtliche Schiffsbuchregister als „Bark" eingetragen wurde und vom König „allergnädigst" den Namen „Georg III" erhielt.

Ausfahrt, Fang und Rückkehr

So ankerte das erste hannoversche Walfangschiff, nachdem es die Besatzung aufgenommen hatte, guten Segelwind erwartend, auf der Weser bei Farge. Endlich, am 25. April 1787, konnte es in See stechen. Am 4. Juni knirschte das erste Treibeis (Südereis) an den Schiffsplanken. Noch sechs Tage, und es erreichte am 10. Juni die grönländischen Fanggebiete. Am 16. Juni wurde der erste Wal gesichtet und erlegt. Doch ein herannahender starker Sturm zwang den Commandeur, den Wal im



Kopfbild von dem Seepaß für das erste hannoversche Walfangschiff „Georg III" von 1787 (Public Record Office, London)

Stich zu lassen und der See wieder preiszugeben. Der Wal wurde später von einem englischen Walfangschiff gefunden und an Bord genommen. Am nächsten Tage wurde der Verlust ersetzt, als man einen, nach der Harpune zu urteilen, von einem Engländer getöteten großen Wal traf. Bald wurde wieder ein sehr großer Wal gesichtet und erlegt. Dazu in den nächsten Tagen 125 Robben und zwei Narwale. Die beiden großen Wale ergaben allein 174 Tonnen Tran.

Der Segen, so nannte man den Fang, bestand ferner in 2500 Pfund Barten, wobei Maatsbarten (sechs Fuß und darüber) und Untermaatsbarten (kleiner) unterschieden wurden. Unser eifriger Berichterstatter jener Zeit, Amtsschreiber Fischer, klagt in diesem Zusammenhang mit bewegten Worten: „Daß des Fischbeins Preise so gesunken sind, dafür ist nur die sinnlose Abschaffung der Schnürbrüste der Frauenzimmer, besonders in den kaiserlichen Erblanden, schuld. Sonst gab es für 100 Pfund 70 bis 75 Reichstaler, jetzt aber nur 50 bis 60 Rthl.!" — Er errechnet den Reingewinn an Tran, Barten und Robbenfellen auf 2699 Reichstaler und den Gesamtgewinn auf über 4000 Rthl.

Am 6. August 1787 kehrte „Georg III" wohlbehalten von seiner ersten Reise nach Vegesack zurück. Nicht nur die hannoversche Zeitung jener Tage, „Das Hannoversche Magazin", nahm Notiz von diesem Ereignis, dem ersten Walfang im Zeichen des Union Jack und hannoverschen weißen Pferdes, sondern auch die „Schlözerschen Staatsanzeigen", die in ganz Deutschland gelesen wurden. Sie machten die Grönlandfahrt von „Georg III" zu dem Ereignis des Jahres 1787.

Die Stedinger Compagnie

Ein bemerkenswertes Kapitel in der Geschichte der deutschen Seefahrt ist die Darstellung der sogenannten Grönlandfahrt, den Wal und die Robbe in ihren heimatlichen Gewässern zu überlisten und ihres Fettes zu berauben, das ehedem nicht minder begehrt war wie heutzutage. Es waren Männer unserer niederdeutschen Heimat, die den langen Weg wagten von den Ufern der Weser zu den eisigen Gewässern des Polarmeeres. Schon seit Mitte des 17. Jahrhunderts fuhren kleine Fahrzeuge deutscher Küstenstädte zum Walfang, kämpften beherzte Männer in den Weiten um Spitzbergen und im Eismeer nordöstlich von Island mit den Seeungeheuern und Sturmgewalten. Bremen machte um das Jahr 1653 den Anfang mit der Grönlandfahrt, seit 1787 fuhren Walfänger auch von Vegesack; Brake und Elsfleth folgten später. Als dann im 19. Jahrhundert der alte deutsche Walfang erlag — der letzte Grönlandfahrer fuhr 1872 von Bremen aus —, konnte er zurückblicken auf eine wechselvolle Geschichte hohen Wagemutes, stolzen Mannestums und bewährten Gemeinschaftsgeistes. Man bedenke, daß der Walfang vergangener Tage von Segelschiffen als „Mutterschiffen" aus betrieben wurde, die kleine, acht Männer fassende Ruderboote an Bord hatten. Mit diesen Booten fuhr man bis auf wenige Meter Wurfweite an die Wale heran, um sie mit einer Handharpune „festzumachen". Wehe den Booten, die dem verwundeten, die See peitschenden Ungeheuer zu nahe kamen! Schleppte doch selbst der angeleinte Wal das Fangboot oft meilenweit mit sich, ehe er, ermüdet von der Harpune, mit der Handlanze getötet werden konnte. Das erlegte Tier wurde außenbords des Mutterschiffes festgemacht und von großen, über die Reling herabgelassenen Stellings aus „geflenzt", das heißt abgespeckt. Dabei schnitt man die großen Fettstücke wie die Seiten eines Buches und nannte sie „des Walfischfängers Bibel". An Bord gebracht, verfielen diese „Blubberstücke" dem Kessel, wobei die ausgekochten Fladen als Brennmaterial Verwendung fanden, während der Tran in Fässern aufbewahrt wurde.

Torbogen aus Walkiefer in Altlehe, z. Z. der Aufnahme (vor 1914) Eingang zum Leher Jugendklub

Im Jahre 1843 zählte die oldenburgische Grönlandflotte sechs Schiffe, drei für den Wal- und Robbenfang, drei für den Robbenfang allein. Es waren drei Barken, zwei Briggs und eine Galiot, ihre Ausrüstung erfolgte in Brake, Elsfleth und Dreisielen (Stedinger Land). Da war zunächst die Bark „Elsfleth", 200 Roggenlast groß (eine Roggenlast faßt 4000 Pfund), und in Elsfleth beheimatet. Die Führung der 50köpfigen Besatzung hatte der Commandeur C. Cölln. In Elsfleth waren ferner zu Hause die 125 Last große Brigg „Alliance", Commandeur F. Erken, ihre Besatzung zählte 47 Mann, sowie die Brigg „Patriot", 110 Last groß, deren 39 Köpfe starke Mannschaft unter H. Martens Befehl stand. Brake war Ausrüstungshafen für die 145 Last große und 50 Mann fassende Bark „Azaria" mit dem Commandeur W. J. Gerdes und für die Brigg „Friederike August" mit einer Besatzung von 54 Köpfen, 120 Roggenlast fassend und geführt von H. Ponsilius. Das Stedinger Land besaß nur die Galiot „Pauline", unter dem Kommando von R. J. Stamer, ein 80 Mann zählendes Schiff von 80 Roggenlast. Ein Jahr später hatte die Zahl der Wal- und Robbenfänger indessen bereits um drei Fahrzeuge zugenommen: die Brigg „Nordstern", Kapitän J. Ditmer, 130 Last groß, 50 Mann stark, beheimatet in Elsfleth, die Galiot „Johanne Catherine", Kapitän D. Rabe, 50 Last groß, 25 Mann stark, beheimatet in Brake; die Bark „August", Kapitän J. Stamer, 160 Last groß, 50 Mann fassend, beheimatet im Stedinger Land. Und ihre Fänge? Auch darüber sind wir unterrichtet. Im Jahre 1843 erbeuteten die Wal- und Robbenfänger „Azaria" einen Walfisch und 3700 Robben = 450 Tonnen Tran, „Elsfleth" einen Walfisch und 4900 Robben = 674 Tonnen Tran, „Alliance" zwei Walfische und 1900 Robben = 291 Tonnen Tran, die Robbenfänger „Friederike August" 3200 Robben = 380 Tonnen Tran, „Patriot" 4839 Robben = 543 Tonnen Tran, „Pauline" 2200 Robben = 283 Tonnen Tran.

Im Jahre 1844 brachten die Schiffe heim:

1. Die Wal- und Robbenfänger: „Azaria" 8600 Robben = 950 Tonnen Tran; „Elsfleth" einen Walfisch und 100 Robben = 104 Tonnen Tran; „Alliance" einen Walfisch und zehn Robben = 51 Tonnen Tran; „Friederike August" zwei Walfische und 500 Robben = 140 Tonnen Tran; „August" einen Walfisch und 300 Robben = 200 Tonnen Tran; „Nordstern" einen Walfisch und 40 Robben = 34 Tonnen Tran.

2. Die Robbenschläger allein: „Patriot" 1400 Robben = 166 Tonnen Tran; „Pauline" einen Walfisch und 1300 Robben = 140 Tonnen Tran; „Johanne Catherine" 1400 Robben = 175 Tonnen Tran.

Danach erbeuteten die neun oldenburgischen Walfänger mit einer 391 Mann zählenden Besatzung insgesamt sieben Walfische und 13 650 Robben mit einem Gehalt von insgesamt 1960 Tonnen Tran. Das Fassungsvermögen aller Schiffe betrug nur 1120 Last, eine Roggenlast zu 40 Zentner gerechnet.

Unter den Gesellschaften, die mit oldenburgischer Flagge dem Walfang nachgingen, sei hier der im Jahre 1843 gegründeten Stedinger Compagnie gedacht. Sie hatte ihren Sitz in Dreisielen bei Berne, wo der geschäftsführende Direktor F. C. von Buttel ein ausgedehntes „Handels-Etablissement" besaß. Dieser unternehmungslustige Kaufmann verfügte, als er im Jahre 1855, vorgerückten Alters wegen, sein Geschäft vereinfachen wollte, über ein Wohnhaus, einen Lustgarten, einen großen Gemüsegarten, eine Wiese, einen Hafen für oberländische Blockschiffe und für Seeschiffe, einen Lösch- und Lagerplatz, mehrere Holzlagergebäude, sichere Holzlagerplätze zu Wasser und zu Lande, Vieh- und Schweineställe und Lagerböden für Getreide. Aber damit nicht genug, von Buttel besaß überdies eine dauerhaft gebaute Windmühle mit vollständigem Sägegang mit drei Sägerahmen, vollständigem Weizenmahlgang, Roggenmahlgang und zwei Pellgängen. Auch als Schiffsbaumeister hatte von Buttel sich betätigt, indem er im Jahre 1840 noch 16 Arbeiter beschäftigte. Damals dürfte das letzte Flußschiff für oldenburgische Rechnung die Dreisieler Helgen verlassen haben. Genug, F. C. von Buttel war geschäftsführender Direktor der Stedinger Compagnie. Als solcher konnte er nach einer der ersten Expeditionen den zwölf Aktionären der Gesellschaft melden, daß die Galiot „Pauline" 1000 Robben, die Bark „August" 300 Robben, einen großen Walfisch von reichlich 4000 Reichsthaler Wert, einen Narwal und einen Eisbären „in der diesjährigen Grönländischen Fischerei" erbeutet habe. Obwohl das Ergebnis die Hoffnungen bei weitem nicht erfüllte, reichte es aber aus, die Posten der erforderlichen Beschaffungen für die nächste Ausrüstung samt Versicherungen zu decken. Bestand doch der Ertrag außer den Barten in ungefähr 350 Tonnen Tran vorzüglicher Qualität, wovon die Compagnie „in vollen Gebinden zu coulanten Preisen" abgab (5. August 1844).

Im Jahre 1845 waren die fleißigen Walfänger von größerem Glück begünstigt. Schiff „Pauline" fing 1900, Barkschiff „August" 1800 Robben und drei Wale von 5¾, 11 und 11½ Fuß Bartenlänge, dazu

Grabstein des Schiffers Erck Rickmers, Kommandeur eines Hamburger Walfangschiffes, auf dem Kirchhof in Helgoland

einen Eisbären. Dadurch konnte der Jahresfehlbetrag von 1844 nicht nur aufgeholt, sondern überdies eine Dividende verteilt werden. Am 2. September war das Auskochen des Tranes auf der Tranbrennerei beendet, so daß der Verkauf „in kleinen und großen Partien" beginnen konnte.

Die Ausrüstung der beiden Walfänger „August" und „Pauline" mit Fleisch, Butter, Brot, Mehl, Graupen, Erbsen, Kartoffeln, Sauerkohl, Branntwein, Kaffee und sonstigen Kolonialwaren erfolgte auf dem Wege der Ausverdingung in Braues Kaffeehaus zu Weserdeich. Hier fand auch die Musterung und Annahme der für jede Reise erforderlichen Mannschaft „an tüchtigen Matrosen, Leichtmatrosen und Unerfahrenen" durch die Commandeure der beiden 160 bzw. 80 Last fassenden Schiffe statt. Die alljährliche Generalversammlung dagegen wurde in Jacobs Gasthaus zu Berne abgehalten, dem Mittelpunkt des Stedinger Landes als Wohngebiet der Aktionäre der Stedinger Compagnie. Hier trafen sich die geldgebenden Männer, um nach Ablauf des Geschäftsjahres Bericht entgegenzunehmen über den geldlichen Erfolg der Reisen, Beschlüsse zu fassen über das weitere Geschick der bewährten Schiffe und der Männer, die immer von neuem den Kampf wagten mit den Elementen und den Ungeheuern der nördlichen Meere. War doch die Grönländische Fischerei nicht nur eine Angelegenheit der Einsatzbereitschaft und des Vertrauens der Gesellschafter, die dem Unternehmen die Mittel liehen, sondern in gleicher Weise eine Frage an den persönlichen Mut und die seemännische Tüchtigkeit der Besatzungen. Schon im Jahre 1847 kriselte es im Rate der Geldgeber, ja, es kam so weit, daß elf von den zwölf Aktionären den Antrag auf Auflösung der Gesellschaft und den Verkauf der Schiffe stellten.

Auch 1857 konnten die Ausrüstungskosten der Grönlandfahrer zur nächsten Reise durch den Fang und die Kassenbestände nicht gedeckt werden, zumal die Schiffe im Eise schwer beschädigt und große Instandsetzungen notwendig waren. Nur ein Zuschuß von 20 Rthl. Louisdor durch jeden Aktionär vermochte die Compagnie, für die F. C. von Buttel, Joh. Braue und Christian Bulling als Direktoren zeichneten, über Wasser zu halten. Indessen zwei Jahre später war wiederum ein Aderlaß in Form von 20 Louisdor für jede Aktie unumgänglich, damit der Kassenführer Hinrich Braue zu Bettingbühren die Ausrüstung der Schiffe für eine weitere Fangreise bezahlen konnte. Damals waren die verantwortlichen Männer der bereits mehrfach genannte von Buttel, Dreisielen, Schiffsreeder Joh. Friedr. Hayen sen., Weserdeich, für die Direktion und Hausmann Chr. H. Bulling,

Schlüte, als Vorstand des Ausschusses (1859). So ging es mit geteilten Erwartungen und stillen Hoffnungen ins 18. Geschäftsjahr, fuhren „August" und „Pauline" von neuem hinaus in die eisigen Gewässer, den Wal und die Robbe zu jagen. Allein die Zeit der Grönländischen Fischerei mittels kleiner Segelschiffe schien erfüllt, und der Ertrag lohnte nicht mehr den Einsatz an Kraft und Geld. Schon im Jahre 1853 hatte die Elsflether Gesellschaft die Walfänger „Alliance" und „Patriot" zusammen mit der Tranbrennerei verkauft und damit ihre Tätigkeit eingestellt. So kam das Ende der Stedinger Compagnie nicht unerwartet. Als Folge der schlechten Fänge der letzten Jahre, vor allem auch des Jahres 1861, wurde die Stedinger Grönländische Fischerei in einer am 5. Oktober 1861 abgehaltenen Generalversammlung aufgelöst und das Vermögen unter die Aktionäre verteilt. Auch die zur Tranbrennerei eingerichtete Köterei zu Schlüterdeich mit dem dabei auf Bönings Land erbauten Lagerhause ging durch öffentlichen Verkauf am 25. Januar 1862 in andere Hände über. So geschehen zu Berne in Jacobs Gasthaus. Der Mitgründer und langjährige kaufmännische Leiter der Stedinger Compagnie hat die Auflösung seines Werkes nicht erlebt, er starb kurz zuvor; sein umfangreiches „Geschäfts-Etablissement" ging durch Kauf in den Besitz des H. C. Reumann über.

Eduard Krüger, Nordenham

Büchsenmacher Cordes und seine Nachfolger

Die im Bremerhavener Stadtarchiv erhaltenen Akten über den Erwerb des Bürgerrechts und andere Archivalien ermöglichen uns, bestimmte Angaben über Herkunft und beruflichen Lebensweg von Hermann Gerhard Cordes zu machen. Am 5. August 1825 in Dalsper, Amt Elsfleth, als Sohn eines Landwirts geboren, blieb er vermutlich zunächst auf dem väterlichen Hof; denn erst von 1846 bis 1849 erlernte er — wohl der Neigung zu einem technischen Beruf folgend — bei dem Büchsenmacher A. Müller in Oldenburg die „Büchsenmacher- und Geschäften-Profession".

Auf seiner Wanderschaft kam er im Oktober 1850 nach Bieberach am Rhein, wo er bei dem Hofbüchsenmacher Fr. Jäger Arbeit annahm. Es zog ihn aber bald wieder nach Norddeutschland. In Braunschweig arbeitete er in dem Betrieb der Witwe des Büchsenmachers C. F. Beddies. Dort wrid er, da der Meister im Betrieb fehlte, bei weitgehender Selbständigkeit sein berufliches Wissen und Können wesentlich vervollkommnet haben. Bei einem Ausscheiden wurde ihm das Zeugnis erteilt, daß er — bei musterhaftem Betragen — „in jeder Hinsicht das Zeugnis eines tüchtigen Büchsenmachers" verdient".

Für seine weitere berufliche Entwicklung entscheidend war es, daß ihn 1851 sein Weg nach Bremerhaven führte. Hier in Bremerhaven wird er die Anregungen zu den Leistungen erhalten haben, die dazu beitrugen, daß sein Name in die Geschichte des Walfangs eingegangen ist. Zunächst füllte ihn noch seine Tätigkeit im „Marinier-Corps Bremerhaven" aus, in dem er wiederum seine Berufskenntnisse anzuwenden und zu erweitern vermochte. Zum Zwecke der Niederlassung in Bremerhaven erteilte ihm der Kommandant des Corps am 19. August 1852 ein Zeugnis, in dem es u. a. heißt, er habe „die Empfehlungen seiner früheren Vorgesetzten aufs vollständigste gerechtfertigt" und „speziell in seinem Geschäft als Büchsenmacher sich bei den verschiedensten Arbeiten als ein einsichtsvoller, geschickter und fleißiger Arbeiter bewährt".

Allein die guten Zeugnisse, über die Cordes verfügte, reichten nicht aus, das Recht der Niederlassung zu erhalten. Es bedurfte vielmehr nach der damals in Bremerhaven geltenden Regelung des Bürgerrechts der notariell beglaubigten Bürgschaft dreier Zeugen, die entsprechend der üblichen Formulierung dahin lautete: „daß, wenn gedachter Cordes oder seine Familie in den nächsten zehn Jahren, von heute an gerechnet, verarmen und in die Lage geraten sollte, wo er dem Gemeinwesen oder den Armeneinrichtungen zur Last fallen sollte, so verpflichten wir uns hierdurch, denselben mit dem nöthigen Unterhalte zu versehen und ihm selbst, sowohl wie seiner Familie während dieser Zeit diejenigen Unterstützungen zu verabreichen, welche er oder die letztere von dem gedachten Gemeinde- oder Armenwesen würde beanspruchen können". Zu den Bürgen, die am 9. November 1852 eine solche Erklärung abgaben, gehörte Melchior Schwoon. Am gleichen Tage wurde Hermann Gerhard Cordes „als bremischer Staatsgenosse" aufgenommen. Der Bürgerschein des Gemeinderats wurde ihm unter dem 24. November 1852 erteilt, nachdem er die festgesetzten Aufnahmegebühren im Betrage von 30 Reichstalern entrichtet hatte.

Am 10. November 1861 verheiratete er sich in Bremerhaven mit Elise Tönjes. Aus der Ehe sind zwei Kinder (Diederich und Hermann) hervorgegangen.

Fortsetzung Seite 4

Wie die Sammlung Bai entstand

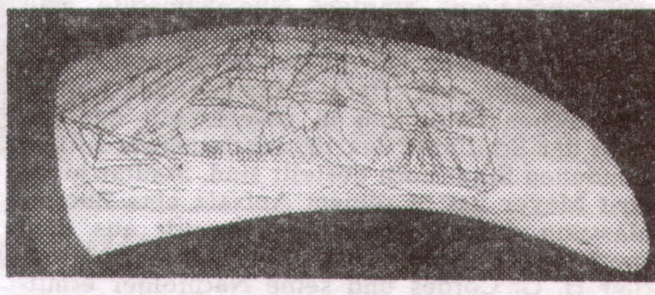
Im Herbst 1961, wenige Monate nach der feierlichen Wiedereröffnung, schenkte ein ungenannter Gönner dem Morgensternmuseum die Sammlung des früheren Walfängers Emil G. Bai. Dieser hat den Walfang auf der amerikanischen Bark „Wanderer" noch in urtümlicher Art, auf einer Landstation des Walfangs mit kleinen Dampfern in Durban und schließlich auf dem ersten modernen deutschen Walfangmutterschiff „Jan Wellem" erlebt. Nachstehend berichtet er selbst, wie er zu seiner Sammlung kam.

Eigentlich wollte ich Maler werden, ich habe diesen Beruf gelernt. Aber schon nach meiner Lehre zog es mich zur See, ein unwiderstehlicher Drang nach Abenteuern zwang mich dazu. Kurz entschlossen heuerte ich an, kreuzte mehrere Jahre den Ozean und warf Anker in der Neuen Welt, die meine zweite Heimat werden sollte.

Hier machte ich zum ersten Male Bekanntschaft mit Walfängern, deren Erzählungen mich so fesselten, daß ich ebenfalls beschloß, Walfänger zu werden. Immer wenn unsere Arbeit an Bord getan war, begann die Freiwache, Mußestunde der Seeleute, mit der sich regelmäßig der Gedanke ans Zuhause einstellte. Um diese Zeit zu überbrücken, bastelten wir für unsere Lieben daheim, wir wollten ihnen bei unserer Rückkehr eine Freude bereiten. Wir fertigten Kuchenrädchen, Zahnstocher, Brieföffner, Pfeifenpfriemen und viele kleine nützliche Gebrauchsgegenstände. Eines Tages kam unser Kabelgatsmann zu mir und zeigte ein Buddelschiff, das er selbst gebaut hat. Sofort beschloß ich, ihm nachzueifern, der Gedanke an das Buddelschiff ließ mich nicht mehr los. Schon nach 14 Tagen konnte ich ein eigenes zeigen, das von den Kameraden bis zum Kapitän allgemeine Anerkennung fand, was den kleinen Schiffsjungen zu großem Stolz berechtigte. Da ich wußte, daß der Walfang immer mehr an Bedeutung verlor, versuchte ich von diesem Tage an, Größeres zu schaffen und zu sammeln, was für den Walfang charakteristisch ist. Das erste, was ich mitbringen konnte, war der Kiefer eines Pottwals von acht Meter Länge. Unser Trankocher wollte ihn mir zuerst gar nicht geben, aber schließlich rückte er mit ihm heraus. Nachdem der Zöllner ein Auge zugedrückt hatte, konnte ich ihn sicher an Land bringen. 52 Zähne waren darin, genau so viel, wie das Jahr Wochen hat. Mein erster Gedanke war, einen Kalender aus den Zähnen zu machen, aber ich wußte nicht wie. Dennoch gaben sie Anlaß zu einer besonderen Freude: Eine alte amerikanische Volkskunst ist es, Skrimshaws zu schnitzen. Ich ritzte also Schiffe und Figuren in die Zähne hinein, füllte die Linien mit japanischer Tusche und polierte das Ganze, so daß 52 Marinolas entstanden.

Emil G. Bai während seiner Tätigkeit in Durban

Nachdem ich drei Jahre auf der amerikanischen Dreimastbark „Wanderer" gefahren war, ging ich in New York an Land und nahm meine Fangausrüstung mit, darunter sechs Harpunen, die noch mit der Hand geworfen wurden, Flensmesser zum Abspecken der Fettschicht, die 40 Zentimeter dick unter der Haut der Wale sitzt, und eine Anzahl Lanzen. Im Museum of National History zog eine Sammlung von Modellschiffen meine Aufmerksamkeit an. Viele Stunden verbrachte ich mit dem Betrachten dieser Ausstellung und ging dann schließlich bei Capt. H. Pearcy Ashley in die Modellbaulehre. Mein erstes größeres Schiff war die „Flora", Wappenschiff von Elmshorn, der Stadt, in der ich als Junge lebte. Dieses Schiff brachte im vorigen Jahrhundert den größten Segen des Meeres ein. Auf einer einzigen Fahrt fing die Besatzung fünf Wale und 7800 Robben — eine beachtliche Leistung. Ich empfand die „Flora" als ein Symbol des Walfanges, nicht nur wegen ihres ungeheuerlichen Ertrages, sondern weil ihr Name „Flora" — in der Antike nannte man die Göttin de



Verzierter Pottwalzahn aus der Sammlung Bai

Hoffnung so — für mich eine allegorische Zweitbedeutung hatte. Nach Deutschland zurückgekehrt hoffte ich nämlich von neuem, die Entwicklung der Fangschiffe vom alten bis zum modernen Walfang in Modellen darzustellen, denn im Kriege mußte ich diesen Gedanken begraben. So reiste ich im Raume der Niederelbe hin und her und erwarb von Walfängerfamilien alte Logbücher und Journale, welche die Veteranen der Walfänger beschrieben. Auch alte Schiffsbilder konnte ich erstehen. Trotzdem fehlten oft sämtliche Unterlagen für die Modelle, es gab keine Vorbilder. Nur nach mündlichen Überlieferungen und mit einigem Kombinationsgeschick konnte ich die Schiffe rekonstruieren und mit dem Bau beginnen. Er nahm viel Zeit in Anspruch, z. B. brauchte ich für die Fleute „De golden Sünn" 1000 Arbeitsstunden. Aber heute stehen alle Modelle da: Segelschiffe, Fleuten, Bootsschiffe, Jagdskibs, Galiots und Barken. Drei Epochen sind vereint, der alte, mittlere und moderne Walfang. Damit erschöpft sich meine Sammlung jedoch noch nicht. Während meiner Fahrenszeit hielt ich meine Umwelt bildlich fest, damals begann ich die Kameraden beim Harpunieren und Abspecken der Wale zu zeichnen und malen, und jedesmal, wenn ich heute die Bilder betrachte, werden Erlebnisse und Erinnerungen in mir wach, die mich träumen lassen. Nachdem ich mit dieser Sammlung kleinere Ausstellungen beschickte, boten mir Wohlgesonnene dieses oder jenes Stück an, das ich dankend annahm. Auf diese Weise kamen hinzu Harpunen aus dem vorigen Jahrhundert, Eisbärflinten, Flens- und Speckmesser, Blubber- und Pikenierhaken. Auch alte nautische und optische Geräte, die mich sehr interessierten, konnte ich erstehen.

Aus antiquarischen Bibliotheken suchte ich Bücher in ihren Originalsprachen, die die Geschichte der Schiffahrt, des Schiffbaues, der Marine und des Walfangs der maritimen Länder beschreiben. Auf diese Weise entstand im Laufe der Jahre eine eigene wissenschaftliche Bücherei, auf die ich stolz bin, weil sie in gleichem Umfang wohl nirgends vorhanden ist. Nach meinem Tode wird sie in den Besitz des Morgensternmuseums kommen. Bis dahin aber will ich mich noch an ihr erfreuen.

Emil G. Bai, Hamburg

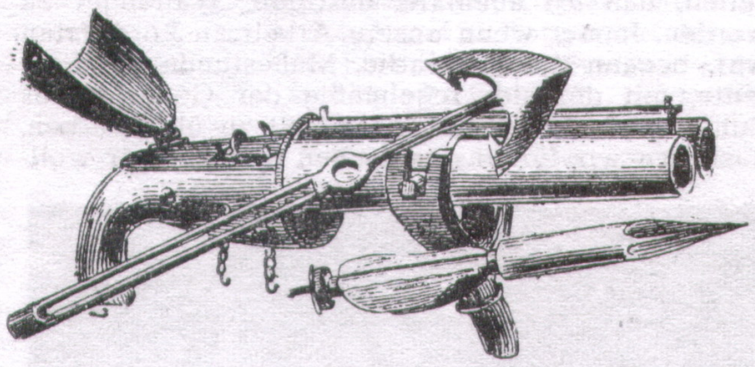
Der Harpunier, Zeichnung von Emil G. Bai

Harpunengeschütze und Leinenkanonen aus Bremerhaven

Kürzlich erhielt das Morgensternmuseum ein Schreiben aus Perth, der bekannten Hafenstadt in Australien, die früher häufig von bremischen Weizenklippern angelaufen wurde. Bei einer Auktion war dort das in einer Skizze von C. Halls vom Western Australian Museum wiedergegebene Geschütz mit der Inschrift „H. G. Cordes, Bremerhaven" versteigert worden. Nun wünschte man von uns nähere Angaben über derartige Geschütze und ihren Hersteller. Bei dieser Gelegenheit wurde wieder deutlich, wie viele Aufgaben der kulturgeschichtlichen Forschung in unserer mit der Geschichte der Schiffahrt des 19. Jahrhunderts so eng verbundenen Stadt noch gestellt sind. Stadtarchivar August Meyer hat in seinem Aufsatz eine Zusammenfassung dessen gebracht, was sich aus dem Bremerhavener Stadtarchiv über den Büchsenmacher H. G. Cordes und seine Nachfolger ermitteln läßt. Hier sollen nun noch einige Nachrichten über die Geschütze selbst angefügt werden, wobei der Schwerpunkt angesichts des Gesamtthemas dieser Ausgabe des Niederdeutschen Heimatblattes auf die Harpunengeschütze gelegt wird.

Nach A. Janssen gilt ein englischer Grobschmied mit Namen Abraham Staghold als der eigentliche Erfinder. Er konstruierte 1771 ein Harpunengeschütz mit einem Kaliber von etwa 3,8 Zentimeter. Wie Wanda Oesau in ihrem Buch über Hamburgs Grönlandfahrt schreibt, war das Elmshorner Walfangschiff „Flora" — von dem das Morgensternmuseum in der „Walfangsammlung Emil G. Bai" ein schönes Modell besitzt — nach dem Schiffsbuch von 1817 mit einer Harpunenkanone ausgerüstet. Etwa gleichzeitig mit in Norwegen gemachten Verbesserungen ließ sich Philipp Rechten aus Bremen für ein von ihm entwickeltes Harpunengeschütz unter der Nr. 125 vom 17. Januar 1856 in London ein Patent erteilen. Einzelheiten von diesem Geschütz und der Harpune sind aus einer Lithographie ersichtlich, die Rechten in London anfertigte. Im Staatsarchiv in Bremen hat sich ein Exemplar erhalten. Es wird gemeinsam mit einem aufschlußreichen Schriftstück aufbewahrt, das am 12. August 1856 in Bremerhaven von dem Notar Dr. Carl Jacob Philippi an Bord des Grönlandfahrers „Juno" aufgesetzt wurde. Darin bekunden Kommandeur, Steuermann, Speckschneider, Harpunier und weitere Mitglieder der Besatzung — eines von ihnen konnte an Stelle seines Namens nur drei Kreuze setzen, die Philippi als Unterschrift besonders zu genehmigen hatte — die Wirksamkeit des Rechtenschen Geschützes: „Beide Fische (gemeint sind Wale) erlagen alsbald der furchtbaren schnellen Wirkung dieser Rechtenschen Harpune, so daß wir jeden mit leichter Mühe innerhalb einer halben Stunde todt hatten." In einem Fall, bei „einem 50 Tonnen großen Fisch, wurde auf 60 Fuß Entfernung geschossen", war die Harpune so fest in den Fisch gedrungen, daß sie nur mit Hilfe der Speckwinde wieder zu entfernen war.

Ob der Bremerhavener Büchsenmacher Cordes bereits zu dieser Zeit ähnliche Harpunengeschütze



Doppelkanone mit Bombenlanze und Harpune

herstellte, läßt sich noch nicht mit Sicherheit nachweisen. Jedenfalls schreibt der Bremer Publizist Moritz Lindemann in seinem 1869 veröffentlichten bedeutenden Werk über „Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte", das ihm neben seinen Verdiensten um die Polarforschung den Doktorgrad der Universität Leipzig einbrachte, daß jetzt namentlich der Büchsenfabrikant Cordes in Bremerhaven schon seit längerer Zeit mit der Anfertigung verbesserter Schießharpunen und Walfischkanonen beschäftigt sei. Wegen der Verwertung ihrer verbesserten Fanginstrumente hätten sich Cordes und Rechten zusammengeschlossen. Rechten sei jetzt in Amerika, um die Erfindung dort zu Anerkennung zu bringen. Er sei ein ausgezeichneter Schütze und wolle nun mit einem amerikanischen Whaler auf den Südseefang gehen.

In den Anlagen zu seinem Buch veröffentlicht Lindemann von dem Büchsenmacher Cordes zwei Briefe, die interessante Einzelheiten über die von ihm entwickelten Geschütze enthalten. Danach war ein Geschütz selbst etwa 100 Pfund schwer. Als Geschosse waren dazu eine neun Pfund schwere Harpune und eine sechs Pfund schwere Bombenlanze konstruiert (siehe Abbildung, Ausschnitt von einer im Verlag Brockhaus um 1880 herausgegebenen Bildtafel über das Seewesen, Morgensternmuseum). Der zylindrische Teil der Bombenlanze diente zur Aufnahme einer Sprengladung von $^3/_4$ Pfund Pulver. Als Geschützladung wurden $^1/_{80}$ Pfund Pulver für die Bombenlanze und $^1/_{20}$ Pfund für die Harpune benötigt.

Cordes stellte auch Doppelkanonen her, aus deren Doppellauf Harpune und Bombenlanze nacheinander abgeschossen werden konnten. Wenn der Wal mit der Harpune „festgemacht" war, erhielt er durch den Schuß mit der Bombenlanze tödliche Verletzungen. In dem zweiten Schreiben vom 12. Dezember 1868 weist Cordes auf die Vorteile seines Geschützes gegenüber den englischen hin. Wir erfahren weiter, daß Cordes die Doppelkanone auf der Pariser Industrieausstellung gezeigt hat und daß P. Rechten jetzt damit nach Amerika gereist sei. Nicht ohne Stolz vermerkt Cordes dann noch, daß S. Foyn aus Tönsberg nach einer kürzlichen Zeitungsmeldung mit seinem Geschütz zehn Finnwale erlegt habe. Bei einem Besuch im September 1866 habe Foyn acht Geschütze nachbestellt, auf Grund einer erfolgreichen Jagd im vorangegangenen Sommer, wobei er mit den Geschützen von Cordes allein zwölf Finnwale erlegen konnte.

Mit dem norwegischen Kapitän Svend Foyn ist nun eine Persönlichkeit genannt, die für die Entwicklung des Walfangs eminente Bedeutung hat — gilt Foyn doch als der Vater des modernen Walfangs. Er setzte erstmals 1863 einen kleinen Walfangdampfer ein und erprobte darauf die verschiedensten Kanonen. Nach langjährigen Versuchen konstruierte Foyn, wie der norwegische Historiker Dr. A. O. Johnsen berichtet, eine Kanone mit besonderem Rücklauf und elastischer Vorladung, die am Bug des Walbootes aufgestellt wurde. Für diese Kanone erfand er eine Spitzgranate. Damit war die Entwicklung zum modernen Harpunengeschütz unserer Tage eingeleitet.

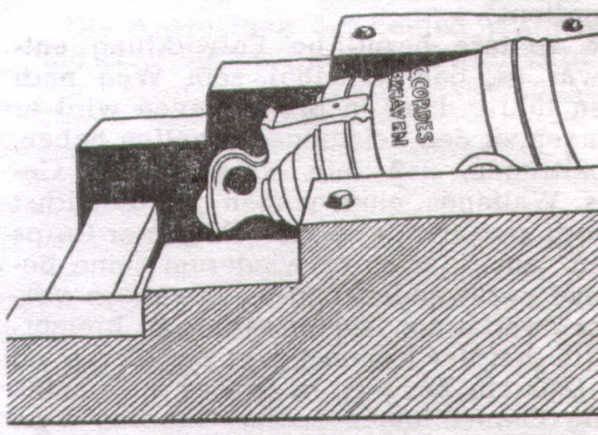
Eine Doppelkanone des Büchsenmachers Cordes aus dem Jahre 1867 bewahrt das Überseemuseum in Bremen. Das Altonaer Museum zeigt e
figes Geschütz von Cordes, das auf den
Schaluppe montiert ist. Unser Morgenste
wird wohl kaum noch zu dem Besitz ein
Originalstücks kommen, so sehr das auch
wäre.

Im Jahre 1927 erinnerte sich der d
74. Lebensjahr stehende frühere Brem
Magistratsbeamte Peter Timm noch de
platzes von Büchsenmacher Cordes „auf
ßen Wiese am Ende Bremerhavens nach
Als Junge wohnte er mit seinem gle
Spielgefährten, dem Schwager des Büchse
gern dem Ausprobieren der Kanonen bei,
ganz ungefährlich war, da des öfteren di
platzten und die Bruchstücke weit um
Timm wußte auch zu berichten, daß C
Dampfer und besonders für die nach ch
Gewässern fahrenden Segelschiffe klein
laderkanonen zur Bekämpfung der Seep
fertigte.

Wahrscheinlich hat H. G. Cordes mit
schluß des von der Weser ausgehenden
in den siebziger Jahren die Herstellu
Harpunengeschütze einstellen müssen. U
gehender dürfte er sich unter anderem de
gung von Leinenkanonen gewidmet
denen das schon eingangs erwähnte Ges
Perth zählt. Mittels dieser Kanonen, di
sehen kleinen Mörsern gleichen und
tungsgeschütze genannt werden, konnte
Bord zur Rettung Schiffbrüchiger Leine
ßen. Nach mündlicher Mitteilung von
lefs, der derartige Kanonen aus der Zei
ersten Weltkrieg an Deck alter Segelschiff
lernte und auch gelegentlich mit aus
mußte, wurde mittels einer in einem Sä
findlichen Pulverladung, die zunächst in
stramm eingeführt wurde und noch e
schluß durch eine Lederscheibe erhielt,
bolzen mit einer daran befestigten Le
feuert. Die Lafette des Geschützes stand
nen Rädern. Sie mußte an Deck festgela
den, da ein erheblicher Rückstoß aufzufa
Die Leine war um die Holzpflöcke eine
aufgeschossen, der vor der Benutzung u
wurde, so daß die Leine dann frei lag.

Eine Leinenkanone von H. G. Cordes
Nationalschiffahrtsmuseum in Antwe
stammt von dem früheren belgischen
L'Avenir, das 1908 bei Rickmers vom S
Auch für das Morgensternmuseum wäre
Leinenkanone ein willkommenes Ausstel
in der Abteilung Bremerhavener Schiffahr

Gert Schl



Leinenkanone von Cordes in Pert

Fortsetzung von Seite 3

Im Jahre 1853 machte Cordes sich selbständig und betrieb nacheinander sein Gewerbe in den Häusern Mittelstraße 25 und Bürgermeister-Smidt-Straße 68. Am 1. Februar 1861 erwarb er das Grundstück Fährstraße 26. Zu dieser Zeit befand sich das Wohnhaus noch in Bau. Cordes ließ den Bau zu Ende führen und ein besonderes Werkstattgebäude herrichten. An dieser Stelle hat er bis zu seinem Tode (30. Oktober 1901) gewirkt. Die beiden Söhne, die den Beruf des Vaters ergriffen hatten und mit ihm zusammenarbeiteten, führten das Geschäft zunächst gemeinschaftlich weiter. Vom Jahre 1909 an finden wir in amtlichen Unterlagen nur noch Diederich Cordes als den Inhaber. Auf ihn folgte 1917 als Firmeninhaber der Ingenieur Hermann Otto Köhler. Nach Diederichs Tode (28. März 1920) wurde das Grundstück von der Erbin (Alleinerbin war die Tochter Elise) veräußert an den Ingenieur Friedrich W. Sander, der auch den Betrieb der Firma „H. G. Cordes" übernahm. Das Lebenswerk von Hermann Gerhard Cordes lebte fort in der Firma „H. G. Cordes, Wesermünde-G., Am Deich 23, Fabrik für Apparate und Geräte zur Rettung aus Seenot".

In einer Anzeige im Anhang zu dem Buch „Bremerhaven-Wesermünde (Geestemünde-Lehe i. H.)", herausgegeben von den Stadtverwaltungen Bremerhaven und Wesermünde (1925), heißt es dazu: „Die Gründung dieser Firma erfolgte im Jahre 1853 durch den damaligen Büchsenmachermeister Herrn H. G. Cordes in Bremerhaven, welcher als Erfinder der Walkanone, die noch heute zum Walfang gebraucht wird, schon derzeit weit über die Grenzen unseres Landes bekannt wurde. Auch heute noch fertigt diese Firma als Spezialität die von dem Gründer in langjährigen Versuchen hergestellten Apparate nach dem jetzigen Stand der Technik vollendete Form an.

An dieser Stelle mögen einige Bemerkungen über Sanders Bedeutung gerechtfertigt sein. Sander gelang auf Grund der in seinen Wesermünder Laboratorien vorgenommenen Experimente und Konstruktionen die Herstellung der nach ihm benannten Rakete, die u. a. bei den Raketenwagen und dem Raketenflugzeug Fritz von Opels 1929 erstmalig in Deutschland Anwendung fand. Von der Stadt Wesermünde erhielt Sander wegen seiner Verdienste auf dem Gebiete des Raketenbaues am 11. Dezember 1929 die Goldene Medaille der Stadt. Am gleichen Tage hielt Sander auf Einladung der Industrie- und Handelskammer Wesermünde vor einem geladenen Kreise einen umfassenden Vortrag über Entwicklung, Bedeutung und Anwendungsgebiet der Rakte, und er erwähnte hierbei auch die Apparate zur Rettung aus Seenot, „wozu auch die Gewehre und Mörser zum Leinenschießen gehören".

In der Folgezeit führte Sanders Firma die Bezeichnung: Fr. W. Sander, Apparatebau, vorm. H. G. Cordes. Der Betrieb der Firma Sander ging Anfang November 1936 auf die „Donar Gesellschaft m.b.H. Apparatebau in Wesermünde" über.

August Meyer

Morgenstern-Tagung in Lam

Die alljährliche große Morgensternt
Lande Hadeln findet diesmal in Lamstedt
tag, dem 9. August, statt. Den würdige
wird wieder ein plattdeutscher Gottesdie
den Pastor Erich Drägert, Cuxhaven, h
besichtigungen und Kurzvorträge über
schichte Lamstedts und seiner Börde,
liche Wiedereröffnung des Heimatmus
Tänze der bekannten Lamstedter Trach
werden die Vormittagsstunden ausfüllen.
gemeinsamen Mittagessen ist eine Aus
Westerberg vorgesehen. Das Großsteingr
ofen" ist zu besichtigen, und abschließen
meln sich alle Teilnehmer zu einer Kaffe
die Bremerhavener wird wieder ein
eingesetzt. Abfahrt: Stadtgrenze 8.00 U
bahnhof 8.02, Jägerhof 8.05, Flötenkiel 8
gericht 8.10, Pauluskirche 8.12, Leher Tor
germeister-Smidt-Gedächtniskirche 8.17,
kammer 8.20, Hauptbahnhof 8.22, Grasho
straße 8.25, Postamt Wulsdorf 8.30 Uhr,
gegen 20 Uhr. Fahrtkosten 8 DM. Ann
nimmt Ferdinand Riedel, Bremerhav
münde, Weidestraße 2, Tel. 27 90 83, entge

Das „Niederdeutsche Heimatblatt" erscheint monat
lage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutschen Zeitu
gesondert bezogen werden zum Preis von viertel
DM einschließlich Portokosten. Druck und Verlag
deutscher Verlag Ditzen & Co., Bremerhaven, Haf
Postscheckkonto: Hamburg 136 96, Schriftleit
Schlechtriem, Bremerhaven-G., Georgstraße 90,
Hein Carstens